



## PARDUBICKÝ KRAJ

Radko Martínek  
hejtman

Pardubice, 5. září 2011

**Vážený pane Prchale,**

děkuji Vám za Váš dopis a projevový zájem o dění v Pardubickém kraji. Zároveň se Vám omlouvám za prodlevu v odpovědi způsobenou mnou dočasnou nepřítomností v úřadu.

Vítáme diskuzi o optimalizaci veřejné dopravy. Debata by to ale měla být konstruktivní a proto bych Vás chtěl požádat, abyste se snažil naše postoje a argumenty chápat tak, jako se já snažím chápat argumenty Vaše. Jedině tak o daném tématu můžeme rozumně diskutovat.

Jak správně ve svém dopise uvádíte, hlavním důvodem prováděné optimalizace veřejné dopravy jsou finanční prostředky. Pardubický kraj, ostatně jako všechny ostatní regiony v republice, pracuje s omezenými finančními zdroji. Jejich prostřednictvím musí zajistit svým občanům řadu služeb, ať už je to námi diskutovaná dopravní obslužnost zdravotnictví, školství, sociální oblast atd. V zásadě lze situaci, kdy se finančních zdrojů nedostává, řešit dvěma způsoby – buď poskytované služby omezit, což se jak jistě sám víte v oblasti zajištění dopravní obslužnosti v řadě krajů děje, nebo systém zefektivnit. Optimalizace veřejné dopravy v Pardubickém kraji je právě snahou celý systém za dostupné finanční prostředky co nejvíce zefektivnit, zároveň učinit atraktivnějším pro cestující veřejnost a vyhnout se tak nutnosti škrtnutí v jízdních řádech.

Náhrada vozů 810 jednotkami Regionova, ale zejména nasazení nových vlakových souprav, souvisí s již zmíněnou snahou Pardubického kraje veřejnou dopravu v regionu zatraktivnit. Jistě uznáte, a vyplývá to i z jiných částí Vašeho dopisu, že občan i návštěvníka kraje může oslovit jen kvalitní veřejná doprava, a k tomu zcela jistě patří nejen dobrá nabídka spojení v regionu a výhodný integrovaný přestupní tarif, ale zcela jistě také kvalitní a pohodlná vozidla. Staré motoráky řady 810 mají na železnici již odslouženo a pro tratě

s nízkou rychlostí jsou vozidla Českých drah Regionova, podle našeho názoru, adekvátní náhradou – rozumným kompromisem mezi pořizovacími náklady (a tedy následně pro kraj přenesené nákladovou položkou 'odpisy') a komfortem. Předpokládáme rovněž, že počet cestujících, pro něž se železniční doprava bude nabízet jako základ systému veřejné dopravy, by se neměl v zásadě pohybovat jen v řádu několika osob, proto vyšší nabízená kapacita soupravy poskytne prostor i pro špičkové přepravy, čímž odpadnou požadavky na řazení posilových vozů (např. pátek, neděle), jež stejně byly v nákladech ČD zahrnuty. Co se týká vlastní spotřeby PHM, není souprava Regionova nikterak výrazně nákladnější než samotný motorák.

Jak sám uvádíte, uváděná výše doplatku prokazatelné ztráty dopravci České dráhy ve výši 92 Kč za vlakový kilometr je průměrná. To si Pardubický kraj plně uvědomuje, proto interně pracuje s čísly aktuálních nákladů, ale i tržeb pro konkrétní trať nebo vlakovou linku. Máte plnou pravdu, že některé „lokálky“ mají samotné náklady pod hranici průměrné ztráty. V těchto případech ale také, na druhé straně ekonomické výsledovky, jsou rovněž výnosy hluboko pod průměrnými tržbami v našem kraji.

Problematika ztráty a vykazování ztráty železniční dopravy není, jak jistě jako člověk mající k této oblasti blízko víte, obecně jednoduchá. Pardubický kraj má od Českých drah pravidelné kalkulace nákladů i výnosů, v souladu s vyhláškou číslo 241/ 2005 Sb. Díky naší spolupráci s regionálním pracovištěm ČD již máme i výkaz rozpracovaný pro jednotlivé tratě a linky. Během tohoto volebního období se ve věci klíčování nákladů železniční dopravy udělal velký pokrok a na straně ČD byla provedena opatření vedoucí k úsporám nákladů (racionalizace činnosti zaměstnanců, úprava režimu ztrátových a zákaznických nevyužívaných služeb, aj.). Ani v minulých letech jsme však neměli pouze sumární číslo, ale rozlišovali jsme náklady na pohonné hmoty, trakci, opravy, odpisy, mzdy, zákonné odvody, apod. Sám jsem četl mnohé komentáře a rovněž z korespondence od občanů vyplývá, že cena 92 Kč/vlkm je obecně nesprávně vnímána, a bohužel i mnohdy dezinterpretována médii. Pardubický kraj jednoznačně říká, že cena 92 Kč/vlkm je cenou doplatku průměrné ztráty na 1 km jízdy vlaku. Jinou kategorií jsou, jak jistě cítíte i Vy, konkrétní náklady dopravního výkonu, a proti tomu výnosy z přepravy. Jednoznačně vnímáme, a máme to podloženo čísly, že nákladová cena na 1 km jízdy motoráku se pohybuje okolo hranice 80 Kč, jízdy jiných souprav se nákladově pohybují mezi 100 až 130 Kč, v závislosti na počtu vozidel vlaku, přítomnosti palubního personálu, a mnoha dalších aspektech. Samozřejmě, bližší kalkulace jsou vůči třetím subjektům předmětem obchodního tajemství dopravce, ale my s nimi dlouhodobě pracujeme. Proti tomu je nutné silně vnímat fakt, že výnosová stránka se také velmi liší na

jednotlivých linkách. Průměrné výnosy na 1 vlkm se pohybují okolo 27,50 Kč, avšak zatím máme i ty málo využitě vlakové linky, kde jsou tržby jen kolem 3,50 Kč na 1 vlkm.

Ve svém dopise se dále zmiňujete o zvyšování nákladů nahrazováním starých vozů modernizovanými Regionovými kvůli jejich vyšší kapacitě. K tomu musím dodat, že v této souvislosti se náklady železniční dopravy budou navyšovat i vlivem odpisů nových vlakových souprav. Je jasné, že odepsané soupravy jsou levnější, ale celkem oprávněně pak slyšíme kritiku ze všech stran na téma neatraktivní veřejné dopravy vlivem starých a opotřebovaných souprav. Doprava ve 21. století prostě potřebuje komfortní soupravy, klimatizované, umožňující náležitou rychlost přepravy. To je však rovněž bolest infrastruktury – mnohé lokálky mají rychlost 40 km/h a cestující jim ubývají i z toho důvodu, že volí především rychlejší a mnohdy také pohodlnější alternativu. Proto s Vámi nesdílím názor, že raději jezdit více starými soupravami než nasazovat modernější vlaky.

Motorový vůz 810 má sice pravděpodobně nejnižší provozní náklady v rámci železničních vozidel, rovněž díky téměř nulovým odpisům, ovšem kultura cestování těmito vozy již neodpovídá potřebám cestujících s ohledem na soudobé vybavení alternativních dopravních prostředků, především automobilů a autobusů. Víme, že dochází k jistým úpravám interiéru i u těchto vozidel, ale nepovažujeme je za adekvátní pro potřeby cestování. Navíc České dráhy samozřejmě u těchto upravených souprav rovněž promítají ceny úprav do nákladové kalkulace.

Píšete také o možnosti nabídnout provozování lokální železniční dopravy jinému dopravci „před zrušením dopravy“. V této souvislosti bych rád uvedl, a rozhodně to není hraní se slovíčky, že Pardubický kraj dopravu neruší. Pardubický kraj se v rámci optimalizace veřejné dopravy rozhodl některé vlakové spoje (linky) neobjednávat, což samozřejmě nevyklučuje možnost kohokoliv takovou železniční dopravu si objednat, případně ji provozovat. To také od zástupců Pardubického kraje slyšely všechny dotčené samosprávy, se kterými jsme záměr optimalizovat veřejnou dopravu v kraji řešili. Pardubický kraj však pro občany oblastí, kde neobjedná železniční dopravu přináší zřetelnou a plnohodnotnou náhradu vlakových spojů v podobě objednání autobusové dopravy. Pro příklad zde uvedu jednání v Králíkách, kde si dokonce místní samosprávy vyžádaly podrobný rozpis alternativ řešení dopravní obslužnosti, včetně finanční rozvahy nákladů na jednotlivé druhy dopravy. Byly tak diskutovány nejméně 3 modely dopravní obslužnosti. Pardubický kraj rozhodně nemá problém s tím, když na trati, kde dotovanou osobní dopravu neobjednává, bude jezdit jiný dopravce na obchodní riziko nebo vlakové spoje bude objednávat například svazek obcí (ať už u ČD nebo jiného dopravce). Jestliže se ale má Pardubický kraj chovat jako správný

hospodář, nebude na tratích s trvale nízkým využitím vlakových spojů, mnohdy celodenním průměrným počtem cestujících na palubě vlaku nepřekračující hranici dvouciferného čísla, objednávat železniční dopravu, ale nahradí ji výrazně levnější alternativou.

Nedomnívám se také, na rozdíl od Vás, že Pardubický kraj upřednostňuje kvalitní dopravní obslužnost pouze u hlavních tratí. Zaměřili jsme se na všechny páteřní linky, konkrétně Vámi zmiňovaná trasa z Moravské Třebové do Pardubic – v ranní přepravní špičce pojedou z Moravské Třebové vlaky rámcově každou hodinu a v České Třebové bude mít přípoj na rychlík ve směru Pardubice (Praha) a na spěšný vlak ve směru do Brna. Analogicky to bude fungovat i v opačném směru; odpolední nabídka vlakového spojení v pracovních dnech bude rovněž v hodinovém intervalu; na mnoha tratích je doplněno i večerní spojení. Z pohledu do jízdních řádů si můžete ověřit, že se opravdu nejedná jen o zadání pro trať do Moravské Třebové, ale pro všechny páteřní směry. Rozsah vlakové dopravy se budeme snažit udržet i přes signály o snížení státní dotace na regionální dopravu. Cesty k tomu samozřejmě hledáme a vedeme mnohá jednání.

Rád se s Vámi shodnu v tom, že si venkov zaslouží lepší dopravní dostupnost. Bylo by zřejmě pošetilé domnívat se, že lze dosáhnout stavu, kdy by nabídka spojů byla na venkově srovnatelná s městskou hromadnou dopravou a věřím, že i Vámi toto bylo míněno v nadsázce. Je pochopitelné, že dopravní dostupnost bude u velkých sídel lepší a jejich obyvatelé budou mít takovou výhodu, zatímco jim bude chybět například klid venkova, podstatně čistší prostředí a nižší ceny například nemovitostí. To ovšem neznamená, že nechceme pro obyvatele venkova kvalitnější dopravní obslužnost než mají dosud. Pokud byste se důkladně seznámil s novým systémem dopravní obslužnosti, který přináší právě optimalizace veřejné dopravy, tak jak s ním byli seznámeni Vaši volení zástupci v místních samosprávách, byla by Vám tato naše snaha zřejmá. Podstatně větší počet obyvatel našeho kraje bude mít blíž k dopravnímu prostředku, který pojedou častěji, jeho dopravní spojení bude rychlejší a přehlednější. Nejsme schopni zajistit za stávající finanční prostředky koncept MHD v celostátním provedení, domnívám se ale, že dopravní obslužnost dokážeme díky optimalizaci dopravy zlepšit.

Proti čemu se ale musím důrazně ohradit, to je Vaše tvrzení naznačující, že Pardubický kraj je pasivní k otázce kvality železniční dopravní cesty. Pardubický kraj, pravděpodobně jako jediný v zemi, dosáhl v minulém roce podpisu dokumentu – Dohody o spolupráci při úpravách železniční dopravní cesty pro rozvoj železniční dopravy na území Pardubického kraje v letech 2010 až 2013, kterým se správce infrastruktury zavazuje alespoň k nejpotřebnějším investicím na regionálních železnicích v našem kraji, jež

považujeme pro koncept dopravy za páteřní. Mám-li být konkrétní, jedná se o traťové úseky 238 Pardubice – Hlinsko v Čechách, 018 Choceň – Vysoké Mýto město, 262 Česká Třebová – Moravská Třebová a 272 Česká Třebová – Lanškroun. Objem investic, garantovaný SŽDC pro roky 2011-2013 přesahuje 100 milionů korun, což v době drastického snižování finančních prostředků do celého rezortu dopravy považuji za velmi velký úspěch, i když naše představa by byla výrazně vyšší. Jedná se o investice a opravy infrastruktury v těch místech a v tom minimálním rozsahu, jež jednak zvýší bezpečnost, ale zpravidla též umožní částečné zvýšení traťové rychlosti. Tyto kroky Pardubický kraj koordinoval také s Českými drahami, právě ve vazbě na naše společné záměry ve věci obnovy vozového parku. Kolegové z regionálního pracoviště ČD rovněž aktivně komunikují se SŽDC a společně se nám tak daří dosáhnout potřebných dohod. Vše je tedy v kontextu s tím, k čemu ve svém dopisu i Vy vyzýváte. Nezmiňuji zde potřebu dokončení koridorové stavby Choceň – Ústí nad Orlicí a alespoň částečného zdvoukolejnění mezi Pardubicemi a Hradcem Králové, neboť tyto akce aktivy nejsou předmětem mnou výše uváděné dohody se SŽDC, ale jsou zahrnuty v jiných závazných dokumentech. Plně s Vámi souhlasím, že ideální pro regionální dráhy by byla povolená traťová rychlost okolo 80 km/h, nicméně dostat se na tento stav v rámci kraje i celé republiky je investičně prakticky nemožné. Navíc, celkem logicky, SŽDC coby investor takových akcí musí samozřejmě sledovat ekonomickou efektivitu investic, a ta se právě na mnoha regionálních, málo využívaných, tratích ukazuje jako silně neopodstatněná a tudíž neproveditelná z důvodu nedostupnosti investičních prostředků. Jako příklad může sloužit třeba ekonomické hodnocení výstavby tzv. Medlešické přeložky, která v různých variantách, jež jsou Pardubickému kraji dostupné, představuje investiční náklady v rozsahu 3,9 – 4,9 mld Kč – ve vazbě na topologii trasy i její řešení a případnou elektrifikaci – ani tato stavba, o níž by se dalo v jistém úhlu pohledu hovořit jako o smysluplné, nespĺňuje ekonomická kritéria výhodnosti investice. Proto i v tomto případě Pardubický kraj se SŽDC jedná o různých jiných alternativních variantách, jež by pomohly zrychlit dopravu mezi Pardubicemi a Chrudimí. Ve výše zmíněné dohodě se SŽDC jdou tedy popsány priority, které budou obě strany sledovat a společně koordinovat. Víme, že bychom potřebovali ještě např. zvýšit traťovou rychlost mezi Moravany a Holicemi, stejně jako výrazně zlepšit a zkvalitnit stav nástupních hran v mnoha stanicích i zastávkách v Pardubickém kraji. Jednání o těchto investicích samozřejmě povedeme dále a budeme se snažit se SŽDC dohodnout o směřování investičních prostředků do našeho regionu v nejbližších letech i do těchto oblastí. Nyní se rovněž zabýváme myšlenkou požadavku elektrifikace úseku trati Lichkov – Králíky, protože se nabízí vedení páteřních elektrických (dělitelných) vlaků již z Pardubic.

Rád bych se také vyjádřil k projednávání celého záměru optimalizace veřejné dopravy s dotčenými obcemi. Ano, tvrdil jsem a tvrdím stále, že Pardubický kraj se

samosprávami měst a obcí, a to nejenom těch, kterých se dotkne neobjednání osobní železniční dopravy, rozsáhle projednával. Prakticky půl roku před rozhodnutím Rady Pardubického kraje, která záměr optimalizace veřejné dopravy schválila, jsme celou koncepci projednávali se zástupci samospráv. V mnoha případech se přitom jednalo o několik mnohahodinových setkání, při kterých se náš původní záměr přizpůsoboval požadavkům místních samospráv, prováděly se některé změny a celý systém se upravoval na základě konkrétních požadavků. Drtivá většina samospráv, se kterými jsme o záměru optimalizace veřejné dopravy jednali, a podotýkám, že jednání probíhala v dostatečném předstihu, se do diskuzí velmi aktivně zapojila a přinesla do nich řadu podnětů, které byly do konečné podoby projektu zapracovány. Pokud někteří zástupci samospráv, které Pardubický kraj vcelku logicky považuje za představitele občanů daného regionu, přistoupili k těmto jednáním pasivně, prosím, nečítejte za to odpovědným kraj. Projednání záměru optimalizace veřejné dopravy bylo skutečně rozsáhlé a probíhala v dostatečném časovém prostoru, ve kterém měly místní samosprávy dostatek možností uplatnit svoje reálné požadavky. Chci zdůraznit, že z každého takového projednání existuje podepsaný zápis, který mají všechny strany k dispozici, a mnohdy jsou doplněny další podklady.

Ve svém dopise zmiňujete i další aspekt optimalizace veřejné dopravy, zavedení taktového jízdního řádu. V rámci tohoto tématu bych chtěl uvést, že taktový jízdní řád je jedním z kroků k již zmíněnému zatraktivnění veřejné dopravy a podle zkušeností je už pouhé zavedení taktu schopné přivést do veřejné dopravy až dalších nejméně 10% cestujících. V Pardubickém kraji je taktový jízdní řád řešen s přihlédnutím k dopravním potřebám cestujících dané trati či autobusové linky. Nejčastěji se to projevuje konstrukcí tzv. taktových uzlů ve středně velkých městech, obvykle nikoli v celou hodinu, nýbrž kolem 30. minuty. Nahrazení obsluhy odlehlých zastávek autobusovou dopravou blíže občanům má vedle přínosu pro tyto obyvatele kraje další kladný efekt v samotném zrychlení železnice, a tedy zvýšení její atraktivity. Systém s páteřími rolí železnice (založený na rychlých spojích, ke kterým jsou cestující přiváženi autobusy) je ta největší možná podpora železnice, které lze dosáhnout s omezenými finančními prostředky

Jednou z Vašich dalších připomínek bylo srovnání dopravního systému se Švýcarskem. Tady bych chtěl uvést, že tato alpská země je předobrazem Pardubickému kraji zejména ve snaze o vzájemné provázání autobusové a železniční dopravy, odpovídající hustoty spojů na tratích páteřního významu a v případě některých vzorů konkrétních dopravních řešení, například právě rozdělení jednotlivých druhů dopravy (nebo linek) na páteřní a obslužné. Je třeba podotknout, že i ve Švýcarsku existuje více úseků bez pravidelného provozu regionální dopravy. Pardubický kraj i společnost Oredo souhlasí

s potřebou zajistit jednotný tarifní systém na území ČR. S ohledem na vývoj v 90. letech (postupný vznik oddělených regionálních IDS) je však nyní velmi obtížné takovou věc zajistit. Nelze to však vykládat jako zásadní překážku snaze zkvalitnit alespoň dopravní řešení a vytvořit tarifní systém alespoň na území kraje. V rámci daných možností bude alespoň rozšířen existující systém IREDO z Královéhradeckého kraje, jedna z krajských hranic tak v dopravě přece jenom „zmizí“.

V předcházejícím textu jsem se dostal k otázce páteřních a obslužných tratí. Vy ve svém dopisu některé konkrétní traťové úseky zmiňujete, pokusím se Vám osvětlit to, jak „páteřní“ dopravu vnímáme my. Tvzení „železnice bude páteřní“ nelze paušálně vykládat tak, že každý úsek železniční sítě v Pardubickém kraji musí být „uměle za každou cenu“ uchopen jako páteř dané oblasti, tedy i za cenu zhoršení (nebo minimálně nezlepšení) dopravní obslužnosti značného počtu cestujících. Některé úseky drah nebyly vyhodnoceny jako vhodné k vedení páteřní linky, zejména z důvodu nevhodného směřování, nedostatečných stavebně-technických parametrů nebo nedostatečných (i potenciálních) přepravních proudů. Proto na nich nebude regionální doprava objednána. Rozhodující vůbec nemusí být ani případná „koncovost“ či „propojenost“ do dalších tratí, pokud i tato spojení zajistí lépe doprava autobusová – vždyť tyto úseky ani v dnešním konceptu nejsou – dlouhodobě – využívány. Přeneseně tak lze říci, že v podstatě o neobjednání dopravy na některých tratích rozhodli sami občané, neboť příslušné linky prakticky nevyužívali. A jak jsem uvedl výše, my hledáme jinou alternativu jak v jízdním řádu, tak nasazením takového dopravního prostředku, který zajede do centra obcí a další potřebná místa, aby cestujících přibýlo. Pro tranzitní cestující pak nabídneme ve vhodném uzlu přestup na rychlý vlak.

V závěru mé odpovědi na Váš dopis mi dovoluťe ještě pár slov. Věřte, že chápu Vaše argumenty a rozumím také Vašemu nekompromisnímu postoji, který je do značné míry dán Vaším vztahem k lokální železniční dopravě. Oba si asi dokážeme představit ideál, kdy na všechno budou finiční prostředky a bude možné zachovat i to, co není právě efektivní. Oba však žijeme v realitě a musíme respektovat to, co máme a naše zdroje musíme využívat co nejefektivněji. Jestliže je tedy naší povinností zajistit občanům Pardubického kraje dostupnost veřejné dopravy, jestliže je naší povinností obsloužit veřejnou dopravou celé území našeho regionu a máme na to omezené finanční zdroje, nezbyvá nám nic jiného, než využívat k tomu jen prostředků, které jsou skutečně efektivní. Může nám to být líto, nemusí se nám to líbit, ale musíme se chovat jako dobří hospodáři. Stoprocentně musíme využívat všechny svoje zdroje. Tento postoj se netýká jen dopravy – jistě víte, že Pardubický kraj musel optimalizovat i školství a ani to se neobešlo bez emocí. A reformy v dalších oblastech nás ještě čekají.

Pokud se domníváte, že to, co děláme a jak to děláme, děláme špatně, musím Vás názor respektovat, ačkoliv ho nesdílím. Mám za to, že naše cesta je správná a vlastně jediná možná, byť v některých svých úsecích je tato cesta nelehká a trnitá, a musíme činit nepopulární kroky.

Vážený pane Prchale,

chci věřit, že svým postojem a vysvětlením některých záležitostí jsem ve Vás rozptýlil alespoň část pochyb v tom smyslu, že se veškeré problematice dostatečně nevěnujeme, nekomunikujeme ji, nepracujeme se studiem a názory či nás nezajímá názor okolí. Nedělám si ambice přesvědčit Vás ke změně názorů, ale chci abyste věděli z jakých tezí vycházím já a moji spolupracovníci.

S pozdravem

